



Mestna občina  
Ljubljana

Mestna uprava

**Oddelek za  
gospodarske  
dejavnosti  
in promet**

Odsek za promet

Trg mladinskih delovnih brigad 7  
1000 Ljubljana  
telefon: 01 306 17 06  
faks: 01 306 17 44  
glavna.pisarna@ljubljana.si  
www.ljubljana.si

Številka: 3505-4/2018 -150

Datum: 4. 12. 2019

Mestna občina Ljubljana

Mestna uprava

Oddelek za urejanje prostora

Poljanska cesta 28

1000 Ljubljana

Prejeto: 06-12-2019  
Številka zadeve: 3505-4/2018-150  
Sig. z: ND  
Pri.:  
Vredn.:

**ZADEVA: Smernice za pripravo prostorskega akta: Občinskega podrobnega prostorskega načrta 16 Baragovo semenišče in Gospodarsko razstavišče**

Na podlagi zaprosila za pridobitev smernic za pripravo prostorskega akta: Občinskega podrobnega prostorskega načrta 16 Baragovo semenišče in Gospodarsko razstavišče (v nadaljevanju: OPPN), št. 3505-4/2018-142 z dne 18.11.2019, vam pošiljamo smernice, ki se nanašajo na prometno urejanje.

### (A) SPLOŠNO:

Območje OPPN leži za Bežigradom, severno od ožjega mestnega središča, vzhodno od mestne vpadnice Dunajske ceste. Na jugu meji na Vilharjevo cesto, na vzhodu meji na Valjahunovo ulico in Severni mestni park Navje, na severu pa na Linhartovo cesto.



## **(B) PROMETNA UREDITEV:**

1. Za predmetno območje je treba izdelati prometno študijo, katera mora upoštevati tudi podatke štetja prometa, ki je predvideno v decembru 2019 (podatki bodo posredovani Oddelku za urejanje prostora MU MOL).
2. Prometno omrežje je treba načrtovati celostno, s kakovostnim zagotavljanjem dostopnosti in trajnostne mobilnosti. Pri zasnovi območja je treba v največji možni meri upoštevati splošne smernice s področja trajnostne mobilnosti (dostopne na spletni strani MOP), izhodišča Celostne prometne strategije Mestne občine Ljubljana (CPS MOL), ki narekujejo načrtovanje javnega prostora in ureditev po meri pešcev, kolesarjev in javnega potniškega prometa, treba je upoštevati Navodila za načrtovanje prometnih ureditev v MOL.
3. Pri določanju ciljev in izhodišč prostorskega razvoja prostora in načrtovanju ureditve je potrebno upoštevati vidik trajnostne mobilnosti oziroma zagotoviti ustrezne pogoje za spodbujanje pešačenja, kolesarjenja, uporabe JPP ter ostalih alternativnih oblik trajnostne mobilnosti. Nove rešitve prometa morajo doprinesti k varnejšemu, čistejšemu in bolj učinkovitemu prometu, z zmanjševanjem tveganih situacij, vzpodbuditi uporabo bolj trajnostnih prometnih režimov.
4. Na podlagi celovite analize stanja je treba izdelati sliko dostopnosti območja in razpoložljivih prevoznih sredstev, ugotoviti potenciale in ovire za uporabo posameznih prevoznih načinov, določiti področja, kjer so možne izboljšave v korist alternativnih prevoznih načinov.
5. Ceste in priključki na cesto morajo biti zgrajeni skladno z Zakonom o cestah ZCes-1 (Ur. l. RS, št. 109/2010), Pravilnikom o projektiranju cest (Ur. l. RS, št. 91/2005 in spremembe), Pravilnikom o cestnih priključkih na javne ceste (Ur. l. RS, št. 86/2009) in drugimi relevantnimi predpisi ter v skladu s standardi.

Pri umeščanju, načrtovanju in projektiranju priključkov je treba upoštevati obstoječe prometne obremenitve vseh vrst prometa, plansko dobo, pričakovano povprečno letno stopnjo rast prometa, porazdelitev prometnih tokov, pričakovano povečanje prometnih obremenitev vseh vrst prometa zaradi dejavnosti, zaradi katere se priključki izvajajo, strukturo prometa po vrstah vozil, merodajno vozilo in ostale dejavnike, ki bi lahko vplivali na prometne obremenitve in prepustnost glavne prometne smeri.

Pri umeščanju, načrtovanju in projektiranju priključkov je treba, med drugim, upoštevati:

- Priključek na javno cesto se lahko izvede le na lokacijah z zagotovljeno preglednostjo in na lokacijah, na katerih ne bo prišlo do poslabšanja prepustnosti javne ceste pod predpisano mejo;
- Pri preveritvi ustreznosti lokacije novo predvidenega priključka je potrebno upoštevati gostoto priključkov glede na kategorijo ceste in prometno obremenitev ter potek ceste. Kriteriji za oddaljenost med priključki so navedeni v 9. členu Pravilnika o cestnih priključkih na javne ceste in v predpisih o kategorizaciji cest. V primeru, da ni možno zadostiti tem pogojem, je treba za več objektov skupaj zgraditi en sam priključek na javno cesto (ali združevanje priključkov).
- Cestne priključke na javno cesto se ne umešča v območju razvrstilnih pasov na cesti;
- Prometna študija naj preveri tudi možnost izvedbe polnega križišča Linhartova cesta – Valjehunova ulica (sklep sestanka z dne 28.11.2019).



6. Prometne rešitve se išče / poda za širše območje, in sicer za območje med Dunajsko, Vilharjevo, Linhartovo in Železno cesto (skladnost – navezava na projekt rekonstrukcije in prometne ureditve Valjahunove, Detelove in Robbove ulice, izdelovalec: Dromos, d. o. o., Podbreg 2, 5220 Tolmin ter prikaz peš in kolesarskih poti v območju z navezavo na sosednja območja). Potrebno je ohranjati / dopolnjevati / zagotavljati povezanost območja z navezavo na sosednja območja z kolesarskimi in peš komunikacijami.
7. Grajeno javno dobro in druge površine v javni rabi morajo biti urejena tako, da je zagotovljena univerzalna uporaba, dostopnost za vse, skladno z določili Zakona o prostorskem načrtovanju (Uradni list RS, št. 33/07, 70/08 – ZVO-1B, 108/09, 80/10 – ZUPUDPP, 43/11 – ZKZ-C, 57/12, 57/12 – ZUPUDPP-A, 109/12, 76/14 – odl. US, 14/15 – ZUUJFO in 61/17 – ZUreP-2), Gradbenega zakona (Ur. l. RS, št. 61/2017) in Pravilnika o univerzalni graditvi in uporabi objektov (Ur. l. RS, št. 41/2018).  
  
Upoštevajo naj se tudi priporočila, smernice, med drugim izpostavljam:

  - Univerzalna stanovanjska graditev, priročnik (Albreht, A., Gavran, K., Simoneti, M., Wraber, T., in Jahjefendić, A. (2017). Ljubljana: Ministrstvo za okolje in prostor);
  - Priročnik o dostopnosti objektov v javni rabi (Sendi, R., Bizjak, I., Goršič, N., Kerbler, B., Mujkić, S., in Tominc, B. (2015). Ljubljana: Urbanistični inštitut republike Slovenije);
  - Z belo palico po mestu, priročnik (Albreht, A., Zapušek Černe, A., Krištof, P., in Černe, D. (2016). Ljubljana: Zveza društev slepih in slabovidnih Slovenije);
  - Strateško načrtovanje dostopnosti (priročnik), 2018 (Albreht, A. in Černe Zapušek, A. (2018). Ljubljana: Ministrstvo za okolje in prostor);
  - Infrastruktura za pešce (splošne usmeritve), 2017 (Ministrstvo za infrastrukturo).

8. Prometna študija morajo izkazovati, da bodo prometnice urejene tako, da bodo ustrezale vrsti prometa in predvidenim obremenitvam, v skladu z zakonodajo in pravili stroke, ki predpisujejo zahteve glede projektiranja javnih cest. Prometna študija naj izhaja pri iskanju optimalnih rešitev na povezanosti širšega območja: povezanost območja z MPP postajami, površinami, kjer je možnost izposoje koles, komunikacije notranjih peš in kolesarskih poti z navezavo na obstoječe in podobno.

### **(C) MIRUJOČI PROMET**

1. Parkirni normativi se uporabljajo skladno z določili Odloka o občinskem prostorskem načrtu MOL – izvedbeni del OPN-ID (Uradni list RS, št. 78/2010 in spremembe).
2. Parkirni normativi se določijo na podlagi mobilnostnega načrta, s katerim se dokaže, da predlog prometne ureditve pomeni uresničevanje Celostne prometne strategije MOL in drugih dokumentov na področju trajnostne mobilnosti. Mobilnostni načrt naj pomaga urejati pogoje za dostop in s tem vplivati na potovalne navade prebivalcev, obiskovalcev, zaposlenih in drugih
3. Na območju naj se zagotavlja zadostno število parkirnih mest za kolesa, katera naj zagotavljajo varnost in zaščito pred vremenskimi vplivi.

## **(D) KOLESARSKI IN PEŠ PROMET**

1. Pri načrtovanju poti za kolesarje in pešce je treba zagotavljati najkrajše možne povezave med izvori in cilji kolesarskega in peš prometa, zlasti stavb in območij družbene infrastrukture, vhodi v stavbe z večjim številom stanovalcev ali zaposlenih, postajališči javnega potniškega prometa in večjimi površinami za mirujoči promet. Omrežje pešpoti mora omogočati čim bolj učinkovito dostopnost<sup>1</sup> zlasti do objektov družbene infrastrukture, postajališč za javni potniški promet ter območij zelenih površin in drugih javnih prostorov.
2. Zagotavljati je treba sklenjeno mrežo površin za pešce in kolesarskih povezav ter omogočiti uporabnikom teh površin varno in udobno pešačenje in kolesarjenje. Pri načrtovanju kolesarskega omrežja je treba zagotoviti neprekinjenost, direktnost, privlačnost, varnost in udobnost; skladno s cilji povečanja kolesarskega prometa in zmanjšanja prometa osebnih motornih vozil ter s tem izboljšanja prometnih in bivalnih razmer. Pri načrtovanju površin za pešce je potrebno dosledno uporabljati minimalne standarde načrtovanja (dostopnost za vse). Poleg varnosti so za pešce pomembna kakovost, udobje, uporabnost in opremljenost površin za pešce<sup>2</sup>.

## **(E) JAVNI POTNIŠKI PROMET**

1. Pri urejanju postajališč javnega potniškega prometa ali v poseganju v območja postajališč je treba upoštevati določila Zakona o prevozi v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 6/16 – UPB), Pravilnika o avtobusnih postajališčih (Uradni list RS, št. 106/11), Pravilnika o opremljenosti avtobusnih postaj, pomembnejših avtobusnih postajališč in avtobusnih postajališč ter načinu opravljanja storitev avtobusnih postaj (Uradni list RS, št. 86/04, 131/06 – ZPCP-2).

Ob predstavitvi oziroma umeščanju novih avtobusnih postajališč, je treba upoštevati (med drugim):

- Za določitev nove lokacije avtobusnih postajališč so potrebne analize razporeditve obstoječih avtobusnih postajališč in tehničnih elementov ceste na območju lokacije predvidenega postajališča: avtobusno postajališče mora biti načrtovano na lokaciji, kjer projektno-tehnični elementi ceste ustrezajo zahtevam predpisa o projektiranju cest.
- Avtobusna postajališča se načrtujejo v parih.
- Zagotovljena mora biti preglednost.
- Avtobusno postajališče mora zagotavljati neovirano gibanje funkcionalno oviranih oseb.
- Avtobusno postajališče mora biti v območju križišča ali priključka locirano za križiščem ali priključkom, razen če prostorske ali druge tehnične zahteve tega ne dopuščajo. Na cesti v naselju je lahko avtobusno postajališče zunaj vozišča urejeno tudi neposredno za križiščem. Začetek postajališča je lahko neposredno za priključnim radiem. Pri določanju oddaljenosti

---

<sup>1</sup> Dostopnost je značilnost okolja, ki invalidom in drugim osebam s trajnimi ali začasnimi oviranostmi zagotavlja, da imajo enako kot drugi dostop do fizičnega okolja, prevoza, informacijsko-komunikacijskih tehnologij in sistemov ter drugih objektov in storitev (Evropska komisija, 2010).

<sup>2</sup> Smernice za načrtovanje površin za pešce in kolesarje so objavljene na spletni strani Ministrstva za infrastrukturo.



avtobusnega postajališča od semaforiziranega križišča je treba upoštevati kriterij razvrščanja v prometne pasove in prometne razmere v semaforiziranem križišču.

#### **(F) INTERVENCIJSKE POTI IN POVRŠINE**

1. Intervencijske poti izven vozišč je treba izvesti na način, ki dopušča ustrezno tlakovanje in ozelenitev. Vse vozne intervencijske površine je treba dimenzionirati na 10 ton osnega pritiska. Širina intervencijskih poti mora biti najmanj 3.0 m ali 3.5 m, če je pot na dolžini več kot 12 m omejena s stenami, stebri ali drugimi ovirami. Svetla višina poti je najmanj 3.5 m, po vsej dolžini poti. Skladno s požarno varnostjo je treba zagotoviti varen umik ljudi in premoženja, ustrezne požarno varnostne odmike med objekti ter ustrezne vire za oskrbo z vodo za gašenje.

#### **(G) SPLOŠNI POGOJI ZA KOMUNALNO IN ENERGETSKO UREJANJE**

1. Predvidene objekte je treba priključiti na obstoječo in predvideno komunalno in energetsko infrastrukturo omrežje, po pogojih posameznih upravljalcev komunalnih vodov.
2. Gradnjo komunalnih in energetskih naprav ter objektov je treba urejati usklajeno. Upoštevati je treba predpisane odmike od obstoječih komunalnih in energetskih vodov in naprav. Vsi sekundarni in primarni vodi potekajo po javnih površinah oziroma po površinah v javni rabi tako, da je omogočeno njihovo vzdrževanje. V primeru, da potek po javnih površinah ni možen, mora lastnik prizadetega zemljišča omogočiti izvedbo in vzdrževanje javnih komunalnih naprav in energetske infrastrukture na njegovem zemljišču, upravljavec pa mora za to od lastnika pridobiti služnost.
3. Obstoječo komunalno in energetsko infrastrukturo je dopustno obnavljati, dograjevati in povečevati zmogljivost skladno s prostorskimi in okoljskimi zmožnostmi.

#### **(H) RAVNANJE Z ODPADKI IN ODVOZ ODPADKOV**

1. Temeljni cilj je racionalno ravnanje s komunalnimi in drugimi odpadki in sicer je treba racionalno izrabljati prostor za sisteme zbiranja odpadkov. Komunalne odpadke je treba zbirati na zbirnem mestu. Zbirno mesto je treba urediti tako, da je zagotovljena higiena in da ni negativnih vplivov na javno površino ali sosednje objekte. Zbirno mesto je stalno mesto, ki mora biti na zasebni površini. Prezemno mesto komunalnih odpadkov je začasno mesto, praviloma na najbližji možni javni površini, in ne sme ovirati ali ogrožati rabe teh površin. Prezemno mesto mora biti določeno tako, da izvajalcu javne službe omogoča prevzem in odvoz komunalnih odpadkov.
2. Upoštevati je treba določila Zakona o varstvu okolja (Uradni list RS, št. 39/06 – uradno prečiščeno besedilo, 49/06 – ZMetD, 66/06 – odl. US, 33/07 – ZPNačrt, 57/08 – ZFO-1A, 70/08, 108/09, 108/09 – ZPNačrt-A, 48/12, 57/12, 92/13, 56/15, 102/15, 30/16, 61/17 – GZ in 21/18 – ZNOrg), Uredbe o obremenjevanju tal z vnašanjem odpadkov (Uradni list RS, št. 34/08 in 61/11), Uredbe o ravnanju z embalažo in odpadno embalažo (Uradni list RS, št.

84/06, 106/06, 110/07, 67/11, 68/11 – popr., 18/14, 57/15, 103/15, 2/16 – popr. in 35/17),  
Uredbe o obremenjevanju tal z vnašanjem odpadkov (Uradni list RS, št. 34/08 in 61/11) ter  
ostale predpise s področja ravnanja z odpadki.

Prpravila:  
*Andreja Jagodic*



Sekretar – Vodja oddelka:  
**David Polutnik**

Vodja odseka za promet:  
*Uršula Longar, u. d. i. g.*

Vročiti:

- MOL MU Oddelek za urejanje prostora, Poljanska cesta 28, Ljubljana